

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vereinbarte Renditezahlungen im Lkw-Mautbetreibervertrag mit Toll Collect

Laut einem Bericht von „heise online“ am 2. Dezember 2009 wurde die Rendite für das Toll-Collect-Konsortium in dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 22. Oktober 2003 vorgelegten so genannten Kernvertrag über den Betrieb der Lkw-Maut definiert als „der vom Bieter in seinem Angebot geforderte absolute Betrag zur Verzinsung von Eigen- und Fremdkapital und für die Übernahme des unternehmerischen Risikos“.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann und wo wurde ergänzend vertraglich vereinbart, dass die Rendite überdies „bestimmte Aufwände der Betreibergesellschaft abdecken“ soll, wie jetzt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung behauptet?
2. Welche konkreten absoluten Renditezahlungen (in Euro) waren in den vom Bund geleisteten Betreibervergütungen in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 enthalten?
3. Welche konkreten absoluten Renditezahlungen (in Euro) sind für die verbleibenden Jahre der Laufzeit ab 2009 jeweils pro Jahr vorgesehen (nach heutigen Preisen)?
4. Inwieweit sind fixierte Renditezahlungen in Verträgen zwischen der öffentlichen Hand und Unternehmen üblich?
5. Welche Teile des Mautsystems, also z. B. On-Board-Units, Mautterminals, Mautbrücken, Erfassungssoftware, gehen mit Ende der Vertragslaufzeit in den Besitz des Bundes über?
6. Auf welchen Betrag hätte das Toll-Collect-Konsortium Anspruch, wenn der Bund sich nach 2015 zu einem Betreiberwechsel mit der vorhandenen Technik von Toll Collect entschliesse?
7. Reicht das Bundesministerium der Finanzen die seit dem 1. Juni 2006 einbehaltenen Anteile der Betreibervergütung von 8 Mio. Euro in vollem Umfang an die VIFG Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH weiter?

8. Welche Prognose über die Entwicklung der tatsächlichen Betreibervergütung im Vergleich zu den Sollansätzen gibt es für die Jahre 2010 bis 2015?

Berlin, den 17. Dezember 2009

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion